

Sammendrag:

# Krig og fred - en spørreundersøkelse om samspill og konflikter mellom bilister og syklist

TØI rapport 1246/2012

Forfatter(e): Aslak Fyhri, Torkel Bjørnskau, Michael W. J. Sørensen  
Oslo 2012 49 sider

---

*I en landsomfattende undersøkelse med 5222 syklist og bilister kommer det frem at de fleste bilister og syklist opptrer hensynsfullt og viser stor forståelse for hverandre i trafikken. Men mange syklist opplever likevel utrygghet ved at bilistene passerer for tett, og mange bilister mener syklistene skaper problemer ved at de ikke bruker lys i mørke og at de ikke gir tegn. En del syklist – og da særlig treningsyklist, har opplevd kjefting, tuting og at de er blitt sprutet ned med spylevæske av passerende bilister. Slike konflikter skyldes at bilister opplever at de blir unødvendig hindret av syklist. De samspillproblemer som i størst grad øker risikoen for ulykke er imidlertid av en annen karakter. De dreier seg om at bilistene er uoppmerksomme på syklist og at syklist er lite synlige og tydelige i trafikken.*

## Bakgrunn

Samspill mellom trafikanter er viktig både for å avvike trafikk og for å unngå kollisjoner. Med samspill i trafikken menes at trafikantene forutser hverandres handlinger og tilpasser seg slik at trafikken flyter godt. Denne rapporten gjengir resultatene fra en omfattende spørreundersøkelse til et stort utvalg av syklist og bilister om samspill og samspillproblemer i trafikk. Statens vegvesen, som er oppdragsgiver ønsket å få kartlagt hvilke samspillproblemer som er mellom disse gruppene i trafikken, omfanget av slike problemer og om informasjonstiltak kan være hensiktsmessig for å bedre forholdene.

Samspillproblemer kan både vekke aggresjon og innebære økt risiko for kollisjon, men en kan godt tenke seg at de situasjonene som skaper mest aggresjon ikke er spesielt farlige og ulykkesskapende, og vise versa. Samspillproblemer foregår altså langs to delvis uavhengige dimensjoner: *aggresjon* og *risiko*. I tillegg er det særlig for syklistene, viktig å ta hensyn til at en del situasjoner kan oppleves som svært utrygge selv om de rent statistisk ikke fører til økt risiko for ulykke. Så også *opplevelsen av fare* er viktig å ta hensyn til i en vurdering av mulige tiltak.

Rapporten søker å belyse følgende konkrete problemstillinger:

1. Hva er de største utfordringene knyttet til manglende samspill?
2. Er det noen spesielle grupper som er mer utsatt for manglende samhandling enn andre?
3. Hvor stort problem er manglende samspill mellom bilister og syklist?

For å undersøke de tre problemstillingene har vi tatt utgangspunkt i noen kjente temaer og konfliktområder:

- Avstand ved passering mellom bilister til syklister
- Uforutsigbar atferd, plassering i vegbanen og på fortau
- Synlighet (refleks, lys, signaler)
- Problemer forbundet med treningssykling på veg
- Hindringer og ”retten til vegen”

## Metode

Til sammen 14594 personer fra medlemsregistrene til Syklistenes Landsforening (SLF), Falck sykkelregister og Norges Automobilforbund (NAF) ble invitert til delta. Av disse svarte i alt 5222 personer på skjemaet, dvs. 36 prosent. Respondentene besto av 1196 bilister fra NAF, 1725 syklister fra Falcks register og 2301 medlemmer fra SLF. Det ble sendt ut invitasjon til å delta i undersøkelsen på e-post og respondentene svarte på skjemaet på internett.

Utvalgene er ikke helt representative for populasjonen. I vurderingen av svarene må vi være oppmerksomme på at syklister i vårt utvalg er mer voksne og velutdannet enn den jevne syklister, og at bilistene i vårt utvalg er eldre enn gjennomsnittsbilisten.

## Kunnskap, holdninger og verdier

Respondentene fikk spørsmål om hvem som hadde forkjørsrett i fire konkrete vikepliktssituasjoner. Sammenlignet med situasjonen på 1990-tallet, da dette sist ble undersøkt, ser vi at det fremdeles er en god del usikkerhet knyttet til vikepliktsreglene mellom syklister og bilister. SLF-medlemmene kan regelverket best. Det er imidlertid lite som tyder på at uklarheter om vikeplikt innebærer noen stor trafikkfare, da svært mange av disse situasjonene finner sin løsning gjennom aktiv samhandling mellom trafikantene, som for eksempel når syklister krysser vegen i gangfelt.

Både bilister og syklister ga generelt uttrykk for ”riktige” holdninger og verdier overfor motparten, og de hadde også svært god kunnskap om hvilke situasjoner som skapte mest problemer for andre.

## Hvordan opptrer syklister og bilister i trafikken?

Syklister viser generelt stor aktsomhet i situasjoner der de må samhandle med bilister. For eksempel svarer hele 61 prosent at de *alltid* rekker ut armen når de skal svinge til venstre og det er biler i nærheten. Ganske mange av syklister velger å bruke veibanen selv om det er gang-/sykkelveg ved siden av. Dette skyldes for en stor del at kvaliteten på gang-/sykkelvegene ofte er dårlig, noe til og med bilistene gir uttrykk for. Også bilistene har tilsynelatende stor aktsomhet i trafikken. Hele 89 prosent av bilistene sier for eksempel at de alltid bruker blinklys når de skal svinge til høyre.

## Opplevde problemer blant syklister og bilister

For syklister er likevel det største problemet at bilene ikke bruker blinklys. Deretter følger i fallende rekkefølge at bilistene ikke overholder vikeplikten og at de passerer for nærme. Det klart største problemet for bilister er at syklister ikke bruker lys i mørket. Deretter følger i fallende rekkefølge at de lar vær å gi tegn og at de sykler på rødt lys. Bilistene skiller mellom to typer av problemer i samspillet med syklister:

a) atferd som skaper farlige situasjoner (sykling på rødt lys, manglende lysbruk etc) og b) atferd som kun er irriterende (hindringer). Syklistene skiller imidlertid ikke mellom farlig og irriterende atferd fra bilister. For dem er nok opplevd utrygghet et viktigere utfall av dårlig samspill enn irritasjon. Den situasjonen som helt klart gjør syklistene mest utrygge, er når biler passerer tett inntil syklisten.

## **Konsekvenser av dårlig samspill – aggresjon**

Deltagerne fikk spørsmål både om hva de har opplevd og hva de selv har uttrykt av aggressiv atferd. Generelt har syklistene i større grad gitt uttrykk for aggressiv atferd enn bilistene. I SLF-utvalget hadde om lag en tredjedel kjeftet på en bilist i løpet av det siste året, mens det var om lag en fjerdedel som hadde gjort dette i Falck-utvalget. Blant bilistene var tallet 7 prosent. At flere syklistene kjefter og viser gester til bilister behøver imidlertid ikke å bety at de er mer aggressive enn bilistene. Dette må sees i sammenheng med at det er langt flere bilister enn syklistene på vegene, og at den enkelte syklist derfor rent statistisk vil ha hatt mange flere møter og potensielle konflikter med bilister enn omvendt.

Flere syklistene enn bilistene har opplevd ulike former for aggressiv atferd fra andre. Hele 70 prosent av SLF-medlemmene og 50 prosent av Falck-medlemmene har opplevd at bilister har kjørt på en aggressiv og truende måte. Menn har opplevd negative reaksjoner hyppigere enn kvinner, men forskjellen er kanskje ikke så stor som en skulle forvente. Videre ser vi at de som bruker sykkelen til trening i større grad enn andre har opplevd negative reaksjoner. Den viktigste variabelen for å forklare om man har opplevd aggresjon er imidlertid egen aggressiv atferd. Mye tyder derfor på at det er noen trafikanter som gir, og får, mer aggresjon enn andre. I tillegg er det noen situasjonelle forhold, særlig knyttet til treningssykling, som skaper hindringer for motparten og som er en viktig kilde til negative sanksjoner.

Alt i alt ser problemet med aggressiv atferd ut til å være større for syklistene enn for bilistene. Trolig er det likevel et mindretall av bilistene som utøver denne aggresjon overfor syklistene. Den jevne bilist, i hvert fall de som er intervjuet her, opptrer rimelig hensynsfullt.

## **Konsekvenser av dårlig samspill – ulykker**

Det er viktig å forsøke å identifisere hvilke samspillsproblemer som faktisk fører til økt risiko for ulykker, og ikke bare til irritasjon og aggresjon. Spørreskjemaet inneholder derfor også en del spørsmål om ulykker. Vi fokuserer primært på syklistenes svar, siden bilistene nesten ikke hadde vært involvert i ulykker med syklistene.

De fleste selvrappporterte sykkeluhell er uhell der syklisten velter eller krasjer uten at noen annen trafikant er involvert. Dette var også situasjonen i 2004, da dette ble undersøkt sist.

I den grad syklistene oppgir at de har hatt uhell der motparten er en bilist, er det særlig i kryssituasjoner at det har skjedd. Ingen kollisjoner mellom syklistene og bilistene har skjedd når syklisten har syklet mot rødt lys, verken i 2004 eller 2012. Det er også svært få kollisjoner mellom bil og sykkel i gangfelt.

Påkjørsler bakfra er en nokså vanlig ulykkestype, men det er i følge våre data da særlig snakk om påkjørsler mellom syklistene.

## Hva er de største samspillsproblemene?

For lettere å kunne belyse dette spørsmålet har vi satt opp en modell hvor vi skiller mellom handlinger som fører til aggresjon og handlinger som fører til økt fare for faktiske ulykker. Resultatene fra dataanalysen viser at begge typer utfall forekommer og oppleves som problemer, men at det ofte *ikke* er sammenfall mellom de to dimensjonene.

Syklistene skiller i liten grad mellom om en situasjon oppleves som utrygg og om den fører til irritasjon. I oppsummeringen av syklistenes opplevelser har vi derfor rangert hvor de ulike situasjonene skårer på dimensjonen ”Farlig” – i betydningen faktisk økt risiko for ulykke, og på dimensjonen ”Irriterende/utrygg”. De ulike situasjonene vil nok variere i hvor mye de skårer på irritasjon og hvor mye de skårer på utrygghet, men siden dette kan være vanskelig å skille, har vi valgt å slå dette sammen.

Tabell 1 Oppsummering av ulike former for billistatferds effekt på risiko og irritasjon / opplevd utrygghet for syklister. Rangering fra 1 (størst problem) til 4 (minst problem).

	Farlig	Irriterende/ utrygg
<b>Manglende oppmerksomhet</b>	1	2
<b>Passerer tett</b>	3	1
<b>Manglende vikeplikt</b>	2	4
<b>Manglende blinklysbruk</b>	4	3

Syklistene opplever at det å ikke bli sett og at bilistene passerer for nærme som de største problemene. Ser vi på faktiske ulykker er det få av disse som ser ut til å skyldes at bilene passerer for tett. Kryssituasjoner med manglende vikeplikt og oppmerksomhet, er et større problem.

Tabell 2 Oppsummering av ulike former for syklistatferds effekt på risiko og irritasjon for bilister. Rangering fra 1 (størst problem) til 5 (minst problem).

	Farlig	Irriterende
<b>Bruker ikke lys</b>	1	5
<b>Manglende signalbruk</b>	2	4
<b>Veksler mellom veg og fortau</b>	3	3
<b>Trenings sykling</b>	4	2
<b>Hindrer</b>	5	1

For bilistene kan syklistenes atferd rangeres på to ulike dimensjoner; om de fører til økt risiko for trafikkulykker eller om de skaper irritasjon. Den sykkelatferden som ser ut til å skape flest ulykker er manglende lysbruk. Også manglende bruk av signaler ved svinging kan skape farlige situasjoner. Bilistenes irritasjon og aggresjon dreier seg i stor grad om at de opplever syklistene som unødvendige hindringer. Syklister som veksler mellom å bruke vegen og fortau vil til dels kunne skape irritasjon fordi bilistene opplever det som ”urettferdig” at de kommer fortere frem, men det er først og fremst i den grad slik atferd skaper hindringer at den også fører til irritasjon og aggresjon. Trenings sykling er ikke noe bilistene ofte blir eksponert for, men når man først blir hindret av slike, kan det være svært irriterende og føre til aggressiv atferd.

## **Konklusjon og anbefalinger**

Vi har identifisert to prinsipielt forskjellige samspillsproblemer i denne undersøkelsen; samspillsproblemer som skaper uttryggighet, irritasjon og aggresjon og samspillsproblemer som øker risikoen for ulykker, men som ikke er assosiert med aggresjon og sanksjonering i trafikken. Analysene tyder også på at den første gruppen problemer er særlig aksentuert av treningssyklister som sykler i grupper på landeveg, og som ikke benytter gang-/sykkelveger selv om det finnes. Konfliktene som oppstår skaper mye konflikt, aggresjon og sanksjoner, men de er trolig ikke spesielt farlige i den forstand at de øker risikoen for ulykke. Det er også gjennomgående en relativt liten gruppe syklister og bilister som kommer i slike konflikter.

Samspillsproblemene som skaper økt risiko for ulykke, er generelt av en annen karakter. Dette er situasjoner der syklistene overses av bilistene, både fordi mange syklister ikke benytter lys og refleks, ikke informerer om hvor da skal med tegn osv., og fordi bilistene ikke er årvåkne nok ved høyresving, ved kryss mellom avkjørsler og gang-/sykkelveger osv.

Mens samspillsproblemene knyttet til hindringer var relativt få og svært intense, er samspillsproblemene knyttet til at syklistene ikke blir sett nokså vanlige, men uten at de vekker så sterke følelser.

I vurderingen av om informasjonstiltak kan være velegnet for å løse samspillsproblemene mellom syklister og bilister i trafikken, må trolig utformingen av informasjonstiltakene være forskjellige avhengig av hvilket av de to hovedproblemene man ønsker å avhjelpe. Dersom man først og fremst vil rette oppmerksomheten mot samspillsproblemer som øker risikoen for ulykker, kan det være hensiktsmessig med informasjonstiltak for å gjøre bilistene bedre klar over at syklistene finnes i trafikken, og for å gjøre syklistene mer synlige i trafikkbildet.

Dersom man velger å rette oppmerksomheten mot konfliktene som oppstår når bilistene føler seg hindret av syklister, er ikke problemet mangel på informasjon om den andre tilstedeværelse, men om den andre parts legitime plass i vegen. Dersom det er slike problemer man ønsker å avhjelpe, er det behov for tiltak som kan endre holdninger og ikke bare tiltak som informerer. I så fall kan man tenke seg lokale tiltak der man anbefaler syklister å trene på bestemte strekninger (der det ikke er gang/sykkelveg), og man informerer bilistene om at de må forvente treningssyklister her, man kan i tillegg forsøke å påvirke syklistene til å oppføre seg minst mulig provoserende osv.

Hva slags tiltak man konkret skal velge har ikke vi tatt stilling til her. Det er imidlertid velkjent at rene informasjonstiltak ofte har begrenset effekt, at det er viktig at informasjon gis i en sammenheng der den oppleves relevant, og at det å kombinere informasjon med andre tiltak er gunstig for å oppnå ønsket effekt.